1935 Nr. 14. 1. August 1935. Als Manuskript gedruckt.

Ostland-Berichte

Reihe B: Wirtschafts-Nachrichten.

Herausgegeben vom Ostland-Institut in Danzig

Inhalt:

Zur Frage des Umbaues der Agrarstruktur in Polen.

Diese Frage ist für Polen infolge seiner früheren Dreiteilung des Landes und der verschiedenen Agrarstruktur der einzelnen Teilgebiete von außerordentlicher Bedeutung. Eine einheitlich geführte Landwirtschaftspolitik ist wegen der großen Unterschiede hinsichtlich des Standes und der Anbaumethoden in den verschiedenen Landesteilen kaum möglich gewesen. Nach Wiedererlangung der Eigenstaatlichkeit sei daher die Durchführung einer wirtschaftlichen und sozialen Agrarreform mit zur wichtigsten Aufgabe des neuen Staates geworden.

Alfred Okolowicz, ein guter Kenner dieser Fragen, gab kürzlich in der „Polska Gospodarcza" einen Überblick über das hinsichtlich des Umbaues der Agrarstruktur Polens bisher Erreichte und was noch zu tun übrig bleibe.

Wenn dieser Umbau nicht noch größeren Umfang angenommen habe, so sei vor allem Mangel und Teuerung des notwendigen Kapitals daran schuld gewesen. Trotzdem habe der polnische Staat zur Finanzierung der Agrarreform im Zeitabschnitt von 1919 bis 1934 insgesamt über 830 Millionen Zl. verwendet. In dieser Summe sei neben den haushaltsmäßigen Ausgabebeträgen in Höhe von rd. 473 Mill. Zl. u. a. der Wert der parzellierten Großgrundbesitze in Höhe von rd. 233 Mill. Zl. enthalten. Zwecks ordnungsmäßiger Durchführung und Rationalisierung der Finanzseite der Agrarreform sei vor einigen Jahren ein besonderer „Umsatzfonds der Agrarreform" geschaffen worden, dessen Eigentum per 1. 4. 1933 einen Wert von rd. 901 Millionen Zl. darstellte, worin auch der Wert der zur Parzellierung vorgesehenen Staatsbesitzungen enthalten sei.

Die zweite Finanzierungsquelle sei der langfristige Pfandbriefkredit sowie lang- und kurzfristiger Barkredit der Staatlichen Agrarbank gewesen. Im Zusammenhang mit der Agrarreform seien Kredite dieser in einer Summe von insgesamt 320 Millionen Zl. ausgegeben worden.

Als dritte große Finanzierungsquelle, wenn man von verschiedenen kleineren absehe, seien die Privatmittel der am Umbau der Agrarstruktur Beteiligten, deren vor allem zum Landkauf aus der Parzellierung von Gütern verwandte Summe man mit 600—700 Millionen Zl. veranschlagen könne.

Danach könne man also annehmen, daß für die besprochene Finanzierung bisher allein an Geldmitteln mindestens 1700 Millionen Zl. aufgewendet worden seien, ohne den kaum zu errechnenden Wert der eigenen und bezahlten fremden Arbeit, sowie verschiedener Ausgaben für Baumaterialien, lebendes und totes Inventar, landwirtschaftliche Maschinen u. a. m.

Auf Grund der Entschuldungsaktion der letzten Jahre und der damit in Verbindung stehenden Preissenkung für die verkauften staatlichen Güter, der Konvertierung einzelner Kredite der Staatlichen Agrarbank, der Streichung eines Teiles der Schulden und rückständigen Zinsbeträge sei der augenblickliche Wert des Umsatzfonds der Agrarreform auf Kosten des Staatsfiskus um den Betrag von rd. 350 Millionen Zl. zu Gunsten der Teilnehmer an der Agrarreform auf ungefähr 550 Millionen Zloty vermindert worden. Ähnlich sei der Stand der von der Staatlichen Agrarbank ausgegebenen Kredite auf Grund der Konvertierung von 1933 und verschiedener Ermäßigungen zum 1. 1. 1935 auf insgesamt rd. 115 Millionen Zl. herabgesetzt worden. Diese Summe gliedere sich in 81 Mill. Zl. für Pfandbriefe, 25 Mill. Zl. für langfristigem Barkredit und 9 Mill. Zl. für kurzfristigen Barkredit.

Alle diese Mittel genügten jedoch nur zur Befriedigung eines kleinen Teiles der notwendigen Investitionen, welche in der früheren weitgehenden Vernachlässigung der Agrarstruktur und der brennenden Frage der ländlichen Überbevölkerung begründet lägen. Dieses letztere Problem gelte vor allem für das frühere österreichische Teilgebiet, den südwestlichen Teil Kongreßpolens und auch für die Wojewodschaft Schlesien, „ganz allgemein also für das Gebiet südwestlich der Linie Gdingen—Luck."

Die ländliche Übervölkerung dieser Gebiete habe bereits vor dem Kriege, trotz der damals recht starken Auswanderung nach den westeuropäischen Staaten und Amerika, zur weitgehenden Aufteilung der ländlichen Wirtschaften und daher zur Bildung einer sehr großen Anzahl unvollständiger und Zwergbetriebe geführt. Auf einem Quadratkilometer landwirtschaftlich genützter Fläche wohnten hier in der Regel über 70 landwirtschaftliche Personen, während es normalerweise nur 40 sein dürften. Diesen Überschuß und die weitere natürliche Bevölkerungszunahme seien weder Städte noch Industrie aufzunehmen in der Lage, und in den letzten Jahren sei die Auswanderung auch noch sehr stark zusammengeschrumpft und werde außerdem durch die Rückwanderung in ihrer Bedeutung noch weiter verringert.

„Eine Beschränkung des Landverkaufes und die Unteilbarkeit der Betriebe zwecks Vermeidung weiterer Entstehung von Zwergbetrieben, sind im Augenblick mangels genügenden Landvorrates und des zur Erbauseinandersetzung notwendigen Kredites nicht durchführbar. Solche Beschränkungen könnten bestenfalls für einzelne ganz genau umgrenzte Kategorien von landwirtschaftlichen Betrieben im Zusammenhang mit gewissen Parzellierungen durchgeführt werden, analog den bereits bestehenden Beschränkungen dieser Art für die Rentengüter im früheren preußischen und österreichischen Teilgebiete, doch würden sie ohne größere Bedeutung bleiben. Die Verhältnisse zwingen also dazu, die Lösung des Bevölkerungsproblems in einer vielfachen Intensivierung der landwirtschaftlichen Erzeugung zu suchen. Doch auch dieser Möglichkeit stehen die anormalen Bedingungen des internationalen Handels und der Sturz der Getreide- und Lebensmittelpreise auf den Weltmärkten entgegen.

Nach angenäherten Berechnungen bilden mindestens 7% der gesamten ländlichen Bevölkerung Polens (nach der Zählung von 1931) ein reifes Bevölkerungs-Kontingent, für das rd. 220—270 tausend neue landwirtschaftliche Betriebe benötigt werden ... Für den natürlichen Bevölkerungszuwachs werden theoretisch jährlich für rd. 30 tausend Familien Land benötigt. Das bedeutet, daß zwecks Gesundung der Agrarverfassung schon jetzt landwirtschaftliche Betriebe verschiede-

ner Art für 250—300 tausend Familien geschaffen werden müßten, wozu — bei einer Annahme von durchschnittlich nur 5 ha je Betrieb — ein Landvorrat von rd. 1 250—1 500 tausend ha nötig wäre. Außerdem wären rd. 2 500 tausend ha notwendig zur Vergrößerung der vorhandenen rd. 1 Million Zwergbetriebe (30—40 % der Gesamtzahl aller landwirtschaftlichen Betriebe) zu Vollbauernstellen oder wenigstens bis zu einer Größe von 4—5 ha und außerdem die fast 2 250 tausend ha, die bereits bis zum Jahre 1934 einschließlich parzelliert wurden. Die Anzahl der notwendigen Betriebe übersteigt die Zahl der seit dem Jahre 1919 durch die Parzellierung geschaffenen selbständigen Wirtschaften (rd. 188 tausend), was einen Begriff von den Anforderungen und Möglichkeiten gibt. Die Schaffung dieser Landvorräte durch große Meliorationen ist infolge des Fehlens von Investitionskapital schwer durchführbar."

Eine besondere Siedlungsgruppe stellten noch die Industriearbeitersiedlungen dar.

Gleich nach dem Kriege, bereits im Jahre 1919, habe man in Polen mit der gesetzlichen Parzellierung staatlichen, kommunalen und privaten Besitzes begonnen. In den Jahren 1919 bis 1934 sind insgesamt 2247 tausend ha Land unter 604 904 Erwerber aufgeteilt worden; von dieser Fläche sind ungefähr 37,9 % Besitzern von Zwergbetrieben als Ergänzungsstücke verkauft worden, zwecks Vergrößerung der bestehenden Wirtschaften und 54,1 % an bisher Nichtbesitzende zwecks Schaffung neuer Betriebe verschiedener Art, vor allem Vollbauernstellen und Gärtnerei-Obstbaubetriebe, sowie auch Arbeiter-, Handwerkssiedlungen u. a. m. Die restlichen 8 % der parzellierten Fläche wurden zur Bildung größerer Musterwirtschaften sowie für verschiedene landwirtschaftliche und staatliche Zwecke verwendet. Von der Gesamtzahl der Landerwerber waren 68,7 % Erwerber von Ergänzungsstücken und 31,3 % Erwerber von neugeschaffenen Betrieben. Zu diesem Zwecke sind an staatlichen und der Staatlichen Agrarbank gehörigen Gütern rund 608 tausend ha unter rd. 135 636 Erwerber aufgeteilt worden und an Privatbesitz — 1496 tausend ha unter 461 398 Erwerber, und außerdem sind durch Regierungsparzellierung 7870 Militärsiedlungen auf 142 681 ha geschaffen worden."

Ein kaum geringer einzuschätzendes Übel sei noch das weitverbreitete Schachbrettflursystem (Gemengelager) als Folge fortgesetzter Erbteilung. Deshalb habe man auch hier mit der Ordnung der Verhältnisse bereits im Jahre 1919 begonnen.

„In den Jahren 1919—1934 wurden in 6709 Ortschaften 505 560 bäuerliche Betriebe von einer Gesamtfläche von 3 578 442 ha kommassiert. Bei dieser Zusammenlegung wurden gleichzeitig überflüssige Teile benachbarter Güter zwecks Vergrößerung der Zwergbetriebe aufgeteilt, die Dörfer teilweise aufgelockert, indem man Gebäude der kommassierten Betriebe auf das ihnen neu zugewiesene Besitzstück hinausverlegte, notwendige Meliorationen durchführte, Wege baute u. a. m. . . . Die Kommassierungsarbeiten dürften, falls sie in dem bisherigen Tempo fortgeführt werden, noch mehrere Jahrzehnte in Anspruch nehmen."

Nach kürzlich veröffentlichten statistischen Angaben seien nach dem Stande vom 1. 1. 1935 noch zu kommassieren: insgesamt 22 377 Objekte (Ortschaften) mit 1 194 526 Betrieben, die eine Fläche von 6 728 253 ha umfassen. Interessant ist daher die Verteilung dieser zusammenzulegenden Betriebe auf die einzelnen Gebiete Polens. Es entfallen auf die

	Objekte	Betriebe	Fläche in ha
5 Zentral-Wojewodschaften	8 973	476 236	2 378 247
4 Ost-Wojewodschaften	12 626	544 281	3 648 807
4 Süd-Wojewodschaften	758	172 409	683 699
3 West-Wojewodschaften (nur Posen)	20	1 000	17 500

Die für das Jahr 1935/36 vorgesehenen Kommassierungsarbeiten umfassen insgesamt 2 403 Objekte mit 247 094 Betrieben und einer Fläche von 1 583 293 ha. Neu begonnen wurde im Haushaltsjahr 1935/36 mit der Zusammenlegung, welche sich in der Regel über ein Haushaltsjahr hinaus erstreckte, bei 868 Objekten, die 60 261 Betriebe mit einer Fläche von 402 296 ha umfaßten. Die westlichen Wojewodschaften nehmen in diesem Jahre nicht daran teil.

„Gleichzeitig mit der Parzellierung und Zusammenlegung und auch unabhängig von derselben werden auch die verschiedenen Wald- und Weidegerechtigkeiten, die zugunsten der Bauern auf den Großgrundbesitzen lasten, aufgehoben. Für die liquidierten Servitutsrechte und den damit verbundenen wirtschaftlichen Nutzen erhalten die Berechtigten einen Ersatz in Gestalt von Landzuteilung. In den Jahren 1919—1934 sind die Servitute für über 247 tausend berechtigte Wirtschaften aufgehoben und diesen dafür Ersatz in bar in einer Summe von rd. 3 450 tausend Zl und hauptsächlich in Gestalt der Landübereignung in einer Gesamtfläche von über 562 tausend ha nutzbarer Fläche gegeben worden. Die Liquidationsaktion der Servitute wird im allgemeinen in den nächsten Jahren beendet sein."

Erwähnt zu werden verdiene außerdem noch die Ansetzung der in den östlichen Wojewodschaften in großer Anzahl vorhandenen teilweise alteingesessenen Kleinpächter und Erbnutznießer. In der Zeit von 1919—1934 hätten 4 987 Kleinpächter zu einem stark ermäßigten Preise 37 993 ha Land zu eigen erhalten.

Auf die überaus wichtigen Meliorationsarbeiten geht der Verfasser dieses Artikels nicht weiter ein, sondern erwähnt nur kurz, daß bis zum Jahre 1935 Flüsse und Kanäle in einer Länge von 679 km reguliert und Trockenlegungsgräben in einer Länge von 8 079 km auf einer meliorierten Fläche von 277 240 ha ausgehoben worden seien. Alle diese Arbeiten, die in nennenswertem Umfange erst seit 1926 geführt wurden, befänden sich auch weiterhin im Fluß, wobei die Kommassierung der bäuerlichen Wirtschaften auf dem ersten Plane stehe.

[„Polska Gospodarcza", Heft 28 v. 13. 7. 35. u. Heft 29 v. 20. 7. 35. „Kurjer Poznański" v. 25. 7. 35.]

Ausbau des Wasserstraßennetzes.

Es gibt in Polen wohl kaum ein Gebiet, das stärker vernachlässigt wurde, als das der Wasserstraßen und Kanäle. Nicht nur, daß kaum irgendwelche neuen Arbeiten und Bauten ausgeführt wurden, ließ man auch das wenige vorhandene, durch mangelnde Instandhaltung fast vollkommen zuschanden werden. Als Beweis genügt es allein, die Weichsel anzuführen. Nichtsdestoweniger werden immer neue Flußregulierungs- und Kanalbaupläne ausgearbeitet, und die daran Interessierten streiten über die schwerere oder leichtere Durchführbarkeit und die größere oder geringere Nutzbarkeit dieser oder jener Arbeiten.

Mitte März dieses Jahres wies Professor Pomianowski in einem Artikel über das Programm der Wasserbauarbeiten in Polen auf die Erfordernisse der in Polen so sehr vernachlässigten Wasserwirtschaft hin. Abgesehen von der Frage der Flußregulierung zu Meliorationszwecken und als Schutz gegen Überschwemmungsgefahr u. ä. m. faßt er seine Ansichten hinsichtlich der Schiffbarkeit dahingehend zusammen, daß er als „Dach der Wasserbauarbeiten" den Bau künstlicher Wasserstraßen ansieht. Gegenwärtig sei jedoch dieses Problem bei dem Fehlen von Warensendungen und der ungenügenden Ausnutzung der Beförderungsfähigkeit auf den bestehenden Eisenbahnstrecken nicht akut. Pomianowski ist der Ansicht, daß der Bau künstlicher Wasserstraßen in jedem Falle von einer Verbesserung der Verbindungen zwischen den natürlichen Wegen ausgehen müßte, wie sie gegenwärtig zwischen Weichsel, Warthe, Memel und Prypeć bestehen, und erst in einer weiteren Folge dürfte mit dem Bau selbständiger Wasserstraßen begonnen werden.

Diesen Ansichten trat vor einiger Zeit in längeren Ausführungen Ingenieur Tillinger entgegen. Wenngleich er die Notwendigkeit einer schrittweisen Entwicklung aller bisher vernachlässigten Gebiete der Wasserwirtschaft anerkannte, so müsse er jedoch der Ansicht über die Rolle der künstlichen Wasserstraßen

widersprechen. „Ohne Kanäle werden unsere Flüsse keine Ladungen erhalten".

Daß die obige Ansicht Pomianowskis in Polen eine recht verbreitete sei, dürfe nicht weiter Wunder nehmen, wenn man berücksichtige, daß in Polen seit rund 100 Jahren keine Schiffahrtskanäle mehr gebaut worden seien und die Warenbeförderung auf diesem Wege an letzter Stelle stehe. Dies zeige am besten ein Vergleich mit anderen europäischen Staaten hinsichtlich der auf den Kopf der Bevölkerung entfallenden beförderten Tonnen-km. Sie betrugen:

	auf den Eisenbahnen	auf dem Wasserwege
Rußland (1910)	448	348
Deutsches Reich	865	293
Frankreich	555	131
Polen (im J. 1926)	600	10

Dabei sei bezüglich der Zahl für Polen zu berücksichtigen, daß das Jahr 1926 für die polnische Schiffahrt infolge des Bergarbeiterstreiks in England außerordentlich günstig gewesen sei. Zum Beweise dafür, daß der Bau künstlicher Wasserstraßen nicht erst die Krönung aller übrigen Wasserbauarbeiten sein dürfe, weist Ing. Tillinger darauf hin, daß in allen Staaten, in welchen auf den Ausbau der Wasserstraßen Wert gelegt würde, mit dem Bau künstlicher Wasserstraßen schon sehr früh, sogar noch vor der Regulierung von Flüssen begonnen wurde und auch heute energisch weitergeführt werde.

Der Verfasser geht dann zu den polnischen Wasserstraßen über, wobei er auf eine Reihe bedeutender Mängel hinweist, die ein Hindernis für die Entwicklung der Binnenschiffahrt darstellen. Die Mängel seien folgende:

„1. Der überwiegende Teil unserer Flüsse befindet sich im Zustande völliger Vernachlässigung.

2. Die einzelnen natürlichen Wasserstraßen stellen eine Reihe getrennter Fragmente dar, welche nicht zu einem großen Netz verbunden sind.

3. Die natürlichen Wasserstraßen gehen nicht unmittelbar bis an die Produktionsstätten von Massengütern wie Kohle und Stein (Granit) heran.

4. Infolge der Unbeständigkeit der unregulierten Flüsse ist es fast nirgends an den Ufern möglich, die Waren unmittelbar aus den Kähnen in die Lager zu verladen."

Diese Mängel könnten nur durch den Ausbau eines Kanalsystems, welches die natürlichen Wasserwege zu einem großen Netz vereinige, behoben werden. Denn die Flüsse allein würden selbst im Falle ihrer Regulierung keine Massengüter erhalten, solange sie nicht über Kanäle die notwendige Verbindung zum Kunden erhalten würden. Dies sei beispielsweise schon vor langer Zeit von der deutschen Industrie richtig erkannt worden.

„Leider erfüllen die wenigen bei uns vorhandenen künstlichen Wasserstraßen in der Mehrzahl nicht ihre Aufgabe. Von ihnen, deren wir fünf haben, sind vier, und zwar der Bromberger, Augustower, Königs- und Oginski-Kanal, vor über 100 Jahren erbaut worden. Die Wirtschaftsbedingungen waren damals völlig andere, und die Anforderungen, die man beim Bau der Kanäle an diese stellte, haben in den meisten Fällen mit unseren heutigen Bedürfnissen und Anforderungen nichts gemein. Der am modernsten eingerichtete Bromberger Kanal (er wurde erst 1916 umgebaut) wurde als Verbindung zwischen Ostpreußen und Brandenburg gebaut, und der Zweck des Augustower Kanals war es, dem Kongreß-Königreich den Zugang zur See über die Memel und den Memel-Windawa-Kanal (der unvollendet blieb) zu sichern. Daher zeigen auch diese Kanäle keinen intensiven Verkehr und haben unter den gegenwärtigen Verhältnissen nur örtliche Bedeutung.

Lediglich der Obere-Netze-Kanal, welcher den Goplo-See mit dem Bromberger Kanal in der Nähe von Bromberg verbindet, war mit Rücksicht auf die örtlichen Wirtschaftsverhältnisse verkehrs- und meliorationstechnischer Art, wobei die letztere eine bedeutende Rolle spielte, erbaut worden.

Deshalb sehen wir gerade hier, obgleich dieser Kanal nicht bis zu seinem natürlichen Ende, der Warthe bei Konin, infolge der Kreuze, die den Goplo-See durchschneidet, fortgeführt wurde, einen für unsere Verhältnisse lebhafteren Verkehr, der bis zu 80 000 to im Jahre heranreicht, also fast ebensoviel wie auf der Weichsel unterhalb Warschaus.

Der lebhaftere Verkehr auf dem Obere-Netze-Kanal ist in starkem Maße durch den gleichmäßigen Wasserstand bedingt, der aus dem Kanal einen einzigen langen Hafen macht, so daß jedes an seinen Ufern gelegene Industrieunternehmen die Möglichkeit hat, die Waren aus den Booten direkt in die eigenen Speicher und umgekehrt zu verladen. Daher benutzen den Kanal in starkem Maße die ihm anliegenden Zuckerfabriken, die Solvay-Soda-Anstalten, Salzsiedereien, Mühlen, und im Herbst findet auf ihm ein verstärkter Getreidetransport nach Danzig und Gdingen statt."

Der Verfasser weist dann weiter darauf hin, daß es in Polen einzelne Strecken natürlicher Wasserwege gibt, die hinsichtlich ihres technischen Zustandes besser seien, als die untere Weichsel oder der Obere-Netze-Kanal. Dies seien beispielsweise der Narew oberhalb von Lomza und der Prypeć. Trotzdem fehle diesen Flüssen fast jeglicher Verkehr. Dies beweise die Abhängigkeit der Wasserwege nicht allein von ihrem technischen Zustande, sondern noch mehr von der Lage hinsichtlich der Ladung und der erforderlichen Beförderungsrichtung.

„Zur Belebung der Schiffahrt auf dem Prypeć sind keineswegs Regulierungsarbeiten notwendig, denn der Fluß ist in seinem gegenwärtigen Zustande tief genug. Es muß ihm nur Ladung verschafft werden. Zu diesem Zwecke ist er nach der einen Seite mit den Steinbrüchen (der sog. „Stein-Kanal" von Klesow bis Pińsk), nach der anderen Seite mit dem übrigen Wasserstraßennetz über den Königs-Kanal zu verbinden.

Für die Weichsel genügen nicht die Regulierungsarbeiten. Durch den Bau von Häfen muß der Zugang zu ihr geschaffen und durch die Kanalisierung der Przemsza der Kohle der Zugang zum Wasser gegeben werden."

Schließlich berührt Ingenieur Tillinger das in der polnischen Fachpresse schon oft behandelte Problem der Zweckmäßigkeit des Baues eines Kohlenkanals vom Kohlenrevier ausgehend direkt nach Norden über Warthe und Goplo-See zur Weichsel bei Bromberg. Er ist jedoch der Ansicht, daß in einem Lande, in welchem seit hundert Jahren keine künstlichen Wasserstraßen mehr gebaut worden seien, die Inangriffnahme von Kanalbauten auf so breiter Basis auf bedeutende Schwierigkeiten stoßen könnte, wenn allein schon an vollständigem Mangel qualifizierter und erfahrener Bauernführer. Diese Ansicht habe auch bereits im Jahre 1926 die damals auf Ersuchen der polnischen Regierung vom Völkerbund nach Polen gesandte Wasserstraßenbau-Kommission, mit der der Verfasser zusammengearbeitet habe, zum Ausdruck gebracht. Auch sie habe damals die Ausführung des Verbindungskanals zwischen Goplo-See und Warthe als dringendste Aufgabe hingestellt.

Zusammenfassend kommt Tillinger zu dem Ergebnis, daß keiner der einzelnen Zweige des Wasserstraßenbaus: Flußregulierung, Bau von Häfen und Kanälen, Errichtung von Ausgleichs- und Speisewasserbecken warten dürfe, bis ein anderer durchgeführt sei, sondern daß sich das Ganze organisch entwickeln müsse.

In diesem Zusammenhange sei auf das kürzlich auf einer Tagung der Meeres- und Kolonialliga behandelte Projekt eines San und Dniestr verbindenden Kanalbaues hingewiesen. Der bereits ausgearbeitete Plan sieht den Bau folgender künstlicher Wasserstraßen im südöstlichen Teile Polens vor: Die Verbindung von San und Dniestr durch einen künstlichen Kanal, eine künstliche Abzweigung von diesem Wasserwege über Lemberg nach Busk, an den Bug und über Luck an den Styr und schließlich die Regulierung und Kanalisierung von Weichsel, San, Dniestr und Bug als Grundlage für die obigen Wasserstraßen. Dadurch käme eine Wasserverbindung zwischen Kleinpolen, Wolhynien und Polesien zustande. Gleichzeitig würde durch die Ausführung dieses Bauplanes Lemberg seine „traditionelle" alte Bedeutung auf dem uralten Handelswege zwischen Ostsee und dem Schwarzen Meere wiedergewinnen. [„Kurjer Poranny" v. 9. 5. u. 26. 6. 1935.]

Die Arbeit der polnischen Handelsflotte im Jahre 1934.

Die Tätigkeit der polnischen Handelsflotte im Berichtsjahre kennzeichne sowohl eine Erweiterung des regelmäßigen Verkehrsnetzes, als auch eine Zunahme der Warenbeförderung.

Das Verkehrsnetz sei durch die Eröffnung zweier neuer regulärer Linien: Gdingen/Danzig—Hamburg und Gdingen/Danzig—ostschwedische Häfen (Norköping, Stockholm) vergrößert worden. Ende des Jahres 1934 habe Polen somit 9 regelmäßig befahrene Linien gehabt, welche von polnischen Schiffsgesellschaften betrieben worden seien.

„Sämtliche polnischen Schiffe (mit Ausnahme der Küstenschiffahrt) beförderten im Jahre 1934 — 962 000 to Waren, was im Vergleich zum Jahre 1933 (861 340 to) eine Steigerung von 100 660 to (= 10,47 %) bedeutet. Von der insgesamt beförderten Menge entfallen auf die Ausfuhr 711 600 to (1933 — 698 961 to) also nur 12 639 to (1,82 %) mehr als im Jahre 1933, auf die Einfuhr dagegen 167 600 to (1933 — 115 964 to), also um 51 636 to (44,65 %) mehr, sowie auf die Beförderung zwischen fremden Häfen zusammen mit den Transporten auf der Polen—Palästina-Linie 82 800 to (1933 — 46 415 to), so daß hierbei die Zunahme 36 385 to (78,39 %) beträgt . . .

Die Beförderungszunahme auf den polnischen Schiffen kann infolge des geringen Tonnengehalts leider mit der Zunahme des seewärtigen Warenverkehrs (13 561 076 to) nicht Schritt halten und beträgt kaum 6,5 % dieser Umsätze — (andere Berichte sprechen von 7,5 %) —, während sie im vergangenen Jahre bei bedeutend geringeren Ergebnissen 7 % ausmachten."

Auf allen regelmäßigen Verkehrslinien zusammen habe sich die Beförderung von Waren im Jahre 1934 wie folgt entwickelt (in to):

Jahr	Ausfuhr	Einfuhr	Beförderung zw. fremden Häfen	zusammen	In % der Gesamtbeförderung der poln. Flotte
1934	150 400	129 600	17 400	297 400	28,46
1933	135 549	92 664	16 935	245 148	30,92
Zunahme	14 851	36 936	465	52 252	
	(10,95 %)	(39,86 %)	(2,75 %)	(21,31 %)	

Während die Trampbeförderung im Vergleich zum vorhergehenden Jahre eine Zunahme von 7,85 % ausweise, zeige die Beförderung auf den regelmäßigen Linien eine solche um 21,31 %, wobei das Beförderungsverhältnis der letzteren zu den ersteren von 28,46 % auf 30,92 % angestiegen sei. Berücksichtige man außerdem noch, daß die auf den Schiffen des regelmäßigen Verkehrs beförderten Waren hochwertiges Kleingut seien, so lasse sich daraus eine „Veredelung" der polnischen Seetransporte feststellen.

Im Passagierverkehr wurden mit polnischen Schiffen (ohne Ausflüge und Küstenverkehr) 30 424 Fahrgäste befördert, was im Vergleich zum Jahre 1933 mit 12 602 Personen eine Steigerung um 17 822 Personen oder 137,6 % bedeute.

Der Tonnengehalt aller polnischen Schiffe habe zum 1. 1. 1935 bei 86 Einheiten brutto 66 139 Brt. und netto 37 355 NRt. betragen, wovon allein 24 Schiffseinheiten ein Gesamtbruttotonnengehalt von über 63 000 to besaßen.

Im Jahre 1935 kämen vier weitere Schiffseinheiten: „Puck" und „Hel" als Schiffe der „Polska Zegluga A. G." sowie „Pilsudski" und „Batory" als der Gdingen—Amerika-Schiffahrtslinie gehörig hinzu. Dadurch würde der Tonnengehalt der polnischen Handelsflotte auf 100 000 to gesteigert werden. Damit werde Polen unter den Flotten der Ostsee an die vierte Stelle nach dem Deutschen Reiche, Schweden und Finnland zu stehen kommen.

Die große Aufgabe, die der polnischen Seepolitik für die Zukunft gestellt sei, ist die Heranziehung des Privatkapitals für die Schiffsunternehmungen, für deren Zweckmäßigkeit und Rentabilität, als des für das Privatkapital entscheidenden Faktors, die bisherige staatliche Arbeit auf dem Gebiete der Handelsschiffahrt den Nachweis geliefert habe.

[„Polska Gospodarcza", Heft 18 v. 4. 5. 1935.
„Codz. Gazeta Handlowa" vom 7. 6. 1935.
„Kurjer Łódzki" vom 12. 6. 1935.]

Das Programm der Meliorationsarbeiten 1935/36.

Vom Ministerium für Landwirtschaft und Agrarreform werden sowohl grundsätzliche (öffentliche) wie auch spezielle Meliorationen durchgeführt. Zu den ersteren würden die Regulierung und Eindeichung der Flüsse gerechnet werden. Diese dienen dem Schutze vor Überschwemmungen und der Entwässerung der anliegenden Gebiete im Gegensatz zu den vom Verkehrsministerium ausgeführten Arbeiten, welche Wasserverkehrszwecken dienen sollen.

Das für die öffentlichen Meliorationen, welche vom Ministerium für Landwirtschaft geleitet werden, die rechtliche Grundlage bildende Gesetz sehe eine finanzielle Beihilfe des Staates vor für die Regulierung und Eindeichung von Flüssen und in besonderer Form auch der Bergflüsse, sofern die Selbstverwaltungen und interessierten Grundstückseigentümer sich zur Teilnahme an der Deckung der durch die Arbeitsausführung entstehenden Kosten bereit erklären. Der grundsätzliche Kostenverteilungsschlüssel sieht folgende Beteiligungen vor: 1. Der Staat — mit 40 %; 2. die Selbstverwaltungen — mit 40 % und 3. die interessierten Grundstückseigentümer — mit 20 %. Unter den gegenwärtigen Verhältnissen decken die Grundbesitzer in den meisten Fällen den auf sie entfallenden Anteil durch die Bereitstellung von Arbeitskräften, während der Anteil des Staates zum weitaus größten Teil durch den Arbeitsfonds und zum restlichen Teil durch den Staatlichen Meliorationsfonds aufgebracht werde.

„Im laufenden Haushaltsjahr sieht der Plan der grundsätzlichen Meliorationsarbeiten die Regulierung und Eindeichung von rd. 900 km Flußlänge vor . . .! Der Anteil des Staatsfiskus an der Deckung der Kosten der auszuführenden Arbeiten beträgt 9 249 500 Zł., wovon auf den Arbeitsfonds 8 319 000 Zł. entfallen und der Rest von 930 500 Zł. auf den Staatlichen Meliorationsfonds.

Der Hauptteil der Arbeiten wird in den Wojewodschaften: Krakau, Lemberg, Kielce und dann weiterhin in der Warschauer, Lodzer und Lubliner Wojewodschaft durchgeführt werden. Von wichtigeren Arbeiten sind hierbei zu nennen: die Eindeichung der Łomiankower Niederung in der Wojewodschaft Warschau, die Entwässerung des Kampinower Urwaldes, die Regulierung des Orzyc-Flusses, die Wallaufschüttung am linken Prosna-Ufer, die Wallaufschüttung auf beiden Ufern der Weichsel in der Wojewodschaft Krakau und Kielce, die Regulierung des Kamienna-Flusses in Ostrowiec, die Regulierung der Bystrzyca und ihrer Nebenflüsse in Lublin, die Regulierung des Drujka-Flusses im Kreise Brasław, die Regulierung des Purja-Flusses in Kowel, die Wallaufschüttung bei Schwetz a. d. W., die Regulierung der Peltwa und die Meliorationen ihrer Niederung usw."

Außer diesen „grundsätzlichen Meliorationen" würden vom Ministerium für Landwirtschaft und Agrarreform spezielle Meliorationen durchgeführt, die mit dem Umbau der Agrarstruktur zusammenhängen. Die Meliorationen dieser Art umfassen die Trockenlegung versumpfter Gebiete, die bisher vollkommen landwirtschaftliches Unland darstellten, wobei gegenwärtig nicht nur danach getrachtet werde, sie nicht nur zu meliorieren, sondern sie zugleich auch der Bewirtschaftung zuzuführen. Für diese speziellen Meliorationen sei im laufenden Haushaltsjahr ein Betrag von 2 130 000 Zł. vom Umsatzfonds der Agrarreform bereitgestellt worden. Selbstverständlich sei der Wert der geleisteten Arbeit durch das Hinzukommen der Baustoffe und der verwendeten Arbeitskräfte viel höher anzusetzen.

„Die Arbeiten auf diesem Gebiete umfassen in diesem Jahre den Bau von 2 500 km Kanäle und Entwässerungsgräben mit einer Bodenbewegung von rd. 4,5 Millionen m³ und einer meliorierten Fläche von 90 000 ha. Die in enger Verbindung mit der Kommassation stehenden speziellen Meliorationsarbeiten werden zuerst in den folgenden Wojewodschaften durchgeführt werden: Polesien, Lublin, Wolhynien, Białystok und Nowogródek".

[„Polska Gospodarcza", Heft 29, v. 20. 7. 1935.]

Herausgeber: Prof. Dr. Recke, Danzig. Schriftleiter: Dipl.-Volkswirt Hans Neumann, Danzig.
Druck von A. W. Kafemann G. m. b. H., Danzig.